Deutscher Bundestag **Drucksache 17/711**

17. Wahlperiode 12. 02. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Jutta Krellmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/583 –

Folgen der Privatisierung der Sicherheit auf deutschen Flughäfen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Wochen beschäftigt die Diskussion über die Sicherheit auf Flughäfen nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland die Öffentlichkeit. Dabei stehen, wie es häufig geschieht, technische Aspekte im Vordergrund (Stichwort „Nacktscanner“). Kritik an den Folgen der Privatisierung von Kontroll- und Sicherheitsaufgaben auf deutschen Flughäfen, wie sie auch aktuell aus Kreisen der Gewerkschaft der Polizei geäußert wird, wird kaum beachtet.

Auf der Internetseite des Nachrichtensenders n-tv wird der Vorsitzende der Gewerkschaft der Polizei für den Bereich Bundespolizei, Josef Scheuring, am 28. Dezember 2009 zitiert: Die Privatisierung und der damit verbundene Kostendruck habe „dramatische Auswirkungen“ für die Sicherheit. Bei der Vergabe der Aufträge für Flughafenkontrollen „gibt es nur ein Kriterium – den Preis“. Dieses Verfahren sei „vollkommen unverantwortlich“ (www.n-tv.de).

Die Kontrollen an den Flughäfen seien „eine hoheitliche Aufgabe, die der Staat übernehmen muss“, kommentiert Josef Scheuring in dem Artikel die Feststellung, dass nur noch etwa 10 Prozent des Sicherheitspersonals an Flughäfen von der Bundespolizei käme und der Großteil von Privatunternehmen gestelltes Personal sei. Die Fraktion DIE LINKE. hat schon im Jahre 2007 (Bundestagsdrucksache 16/7108) in einem Antrag im Deutschen Bundestag die Wiederverstaatlichung dieser Aufgaben gefordert.

Sein Kollege Konrad Freiberg wird in der Rheinischen Post zum selben Thema in einer anderen Zeitung zitiert: „Teilweise verdienen die Mitarbeiter gerade einmal 7,50 Euro pro Stunde, melden sich deswegen krank oder haben einen Nebenjob. Das sind Zustände, die bei einem so wichtigen Punkt wie der Sicherheit im Flugzeugwesen nicht hinnehmbar sind“ (www.rp-online.de).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Passagier- und Gepäckkontrolle nach § 5 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) an Flughäfen ist eine hoheitliche Aufgabe, die einem rechtlich festgelegten System der Qualitätssicherung unterliegt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern vom 11. Februar 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

An den Flughäfen, an denen Passagiere und ihr Gepäck im Auftrag der Bundespolizei kontrolliert werden (derzeit 13, darunter alle größeren außer München), werden überwiegend Beschäftigte privater Sicherheitsdienstleister, teilweise aber auch eigene Kräfte eingesetzt. Nach § 5 Absatz 5 LuftSiG kann geeigneten Personen die Wahrnehmung bestimmter Aufgaben bei der Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen übertragen werden. Diese Übertragung nennt man „Beleihung“, dabei handelt es sich um eine förmliche Übertragung hoheitlicher Aufgaben. Damit ist auch die Passagier- und Gepäckkontrolle, die von beliehenen Beschäftigten privater Sicherheitsdienstleister durchgeführt wird, eine hoheitliche Maßnahme, so dass insoweit keine Privatisierung polizeilicher Aufgaben vorliegt. Die vor Ort jeweils zuständige Dienststelle der Bundespolizei übt die Fachaufsicht über die im Auftrag der Bundespolizei tätigen Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten aus. Soweit im Rahmen der Fachaufsicht Weisungen erteilt werden, sind das Sicherheitsunternehmen und seine Beschäftigten daran gebunden. Die behördliche Weisungsbefugnis gegenüber Beliehenen gilt auch an den Flughäfen, an denen die Passagier- und Gepäckkontrolle den Landesluftsicherheitsbehörden obliegen.

Die Personal- und Warenkontrollen nach § 8 LuftSiG werden orientiert an den Passagier- und Gepäckkontrollen, in der Regel von den Flughafenbetreibern unter der Aufsicht der zuständigen Landesbehörde in Bundesauftragsverwaltung durchgeführt.

Das gesamte System der Luftsicherheitsmaßnahmen auf den Flughäfen wird regelmäßig von Inspektoren der EU-Kommission sowie national von unabhängigen Auditoren auf Einhaltung der Anordnungslage überprüft und auf mögliche Defizite hin untersucht. Die Ergebnisse dieser rechtlich vorgeschriebenen (Über-)Prüfungen werden mit allen Beteiligten, Sicherheitsunternehmen sowie Flughafenbetreibern und Luftfahrtunternehmen erörtert. Im Falle festgestellter Schwachstellen im Sicherheitssystem bzw. Fehler in der Ablauforganisation werden konkrete Maßnahmen zu deren dauerhaften Beseitigung festgelegt. Die Einhaltung solcher Vorgaben wird durch Folgeinspektionen der EU und sog. Nachaudits sowie behördliche Überwachungsmaßnahmen regelmäßigen überprüft.

1. Welche sicherheitsrelevanten Kontrollen und sonstigen Tätigkeiten, einschließlich der Gepäck- und Zugangskontrollen, die bis zum Beginn der Privatisierung vom Bundesgrenzschutz/der Bundespolizei oder anderen staatlichen Stellen wahrgenommen wurden, werden heute von privaten Dienstleistern ausgeführt?

2. Auf welcher gesetzlichen Grundlage findet diese Übertragung von Aufgaben der Bundespolizei auf private Sicherheitsdienste statt?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

3. Kann die Bundesregierung die von der Gewerkschaft der Polizei genannte Angabe bestätigen, dass nur noch 10 Prozent aller Sicherheitskräfte von der Bundespolizei gestellt werden?

Auf den Flughäfen, auf denen die Bundespolizei die Passagier- und Gepäckkontrollen wahrnimmt, werden ca. 6 260 Luftsicherheitsassistenten privater Sicherheitsdienstleister eingesetzt. Hinzu kommen ca. 730 Personen, die als bundeseigenes Personal bei den Sicherheitskontrollen tätig sind. Das bundeseigene Personal ist hauptsächlich auf den Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Hannover und in geringerem Umfang auf den anderen Flughäfen eingesetzt.

4. Kann die Bundesregierung die Höhe der Löhne von 7,50 Euro bis 10 Euro bestätigen?

Nein. Die einschlägigen tarifvertraglichen Regelungen, wie sie zwischen den Verbänden der Sicherheitsunternehmen und den zuständigen Gewerkschaften vereinbart sind, sehen Grundlöhne für Luftsicherheitskontrollaufgaben nach § 5 LuftSiG in der Spanne von 7,99 Euro bis 13,97 Euro vor. Weitergehende Angaben sind aus vergaberechtlichen Gründen nicht möglich.

5. In welchem Umfang müssten der Etat und das Personal der Bundespolizei wachsen, um auf private Sicherheitsdienste verzichten zu können?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

6. Nach welchen Kriterien werden Tätigkeiten an private Dienstleister vergeben oder bei der Bundespolizei belassen, und wer entscheidet jeweils über eine derartige Vergabe?

Die Bundesregierung hat Mitte der 90er-Jahre für Flughäfen, an denen die Bundespolizei für die Wahrnehmung dieser Aufgabe verantwortlich ist, entschieden, die Passagier- und Gepäckkontrollen sukzessive auf private Sicherheitsunternehmen zu übertragen. Seither werden Aufgabenteile durch das Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern nach entsprechender Ausschreibung an private Sicherheitsunternehmen vergeben. Vergabekriterien sind im Wesentlichen Eignung der Sicherheitsunternehmen, voraussichtliche Qualität der Leistung und Preis.

7. Wie werden die eingesetzten privaten Kräfte ausgebildet, und gibt es eine Art Einführungsphase unter Anleitung der Bundespolizei?

Die in der Passagier- und Gepäckkontrolle nach § 5 LuftSiG tätigen Luftsicherheitsassistenten sind auf der Basis der europäischen Vorgaben und des nationalen Musterlehrplans geschult und behördlich geprüft. Darüber hinaus müssen sie auch körperlich tauglich und geistig belastbar sein. Nur Kandidatinnen und Kandidaten, die diese Anforderungen erfüllen, werden überhaupt für die Schulungen und Prüfungen zu Luftsicherheitsassistenten und die anschließende Tätigkeit zugelassen.

Für die Ausübung der Fachaufsicht wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

8. Welche Sicherheitsüberprüfungen werden vor der Einstellung privaten Sicherheitspersonals durchgeführt, und welche Kriterien führen zu einem Ausschluss von der Tätigkeit?

Voraussetzung für eine Tätigkeit als Luftsicherheitsassistent ist die Zuverlässigkeit des Beschäftigten. Spätestens vor Aufnahme der Tätigkeit und sodann alle fünf Jahre erfolgt eine Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG unter Einbindung der Sicherheitsbehörden. Die für die Überprüfung zuständige Landesbehörde bewertet die Zuverlässigkeit der betroffenen Person u. a. auf der Grundlage der Erkenntnisse der eingebundenen Sicherheitsbehörden.

9. Wie werden private Sicherheitsangestellte ausgebildet, wie lange dauert die Ausbildung, und welche Inhalte werden vermittelt?

Luftsicherheitsassistenten werden auf der Basis der europäischen Vorgaben und des nationalen Musterlehrplans 160 Stunden geschult und behördlich geprüft. Neben den erforderlichen theoretischen Lehrinhalten beinhaltet die Schulung auch die praktischen Kontrollabläufe und die Auswertung von Röntgenbildern.

10. Wie oft muss das Sicherheitspersonal an Flughäfen (privates und staatliches) an Fortbildungsmaßnahmen teilnehmen, in welchen Abständen ist eine Teilnahme erforderlich, und welche Kenntnisse werden auf Fortbildungen vermittelt?

Die beständige Fortbildung umfasst mindestens 40 Stunden pro Jahr. Ein besonderer Schwerpunkt liegt hierbei auf der Röntgenbildauswertung mittels computergestützter Fortbildungsprogramme, für die mindestens 20 Stunden pro Jahr angesetzt sind.

11. Wer kontrolliert die Qualifikationen und Kompetenzen der privaten Kräfte, auf welche Weise, und in welchen Zeiträumen?

Zur Qualitätskontrolle und zu den Fachaufsichtsmaßnahmen wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Die Beleihung eines Luftsicherheitsassistenten kann aufgehoben werden, wenn schwerwiegende Zweifel an der fortbestehenden Befähigung entstehen.

12. Gibt es gemischte Teams oder Gruppen in denselben Tätigkeitsbereichen?

Grundsätzlich nein, soweit es nicht aus Effizienzgründen erforderlich wird.

13. Welche Vorgaben und Regeln stellt die Bundespolizei bei Vergabe an private Sicherheitsdienste auf (was muss wie kontrolliert und durchsucht werden, welche Personen müssen bei welchen Informationen und Anlässen genauer kontrolliert und durchsucht werden), und wie kontrolliert sie deren Umsetzung?

Die im Vergabeverfahren (siehe Antwort zu Frage 6) vorgegebenen Anforderungen an die Durchführung der Passagier- und Gepäckkontrolle orientieren sich an den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt, ihrer Durchführungsbestimmungen und der nationalen Anordnungslage.

Für die Ausübung der Fachaufsicht wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

14. In wie vielen Fällen wurden Verstöße gegen gesetzliche Vorgaben und die in der Antwort zu Frage 13 genannten Regeln registriert, und wie wurden sie jeweils geahndet?

Für die Ausübung der Fachaufsicht wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

15. Wie viele Verträge mit privaten Dienstleistern im Bereich der Flughafensicherheit wurden in den letzten zehn Jahren aus welchen Gründen gekündigt?

Die Vergabe der Luftsicherheitskontrollaufgaben nach § 5 LuftSiG erfolgt bis zum Jahr 2006 befristet für vier, seitdem für sechs Jahre. Kündigungen solcher Verträge hat es in den letzten zehn Jahren nicht gegeben.

16. Wie viel Zeit wird nach den Ablauforganisations- oder Personaleinsatzplänen der Bundespolizei und der Flughafenbetreiber für die Kontrollen pro Person angesetzt, und wird die Einhaltung dieser Werte den Sicherheitsdiensten vorgeschrieben?

Eine zeitliche Vorgabe existiert nicht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

17. Welche Zugänge zu sicherheitsrelevanten Bereichen im Flughafen werden von der Bundespolizei kontrolliert?

Es wird insoweit auf die Vorbemerkung verwiesen.

18. Welche Vorgaben und Regeln gelten für die Zugangskontrollen an Personal- und Wartungseingängen zu sicherheitsrelevanten Bereichen?

19. Werden die Sicherheitsvorkehrungen an den Personaleingängen zu sicherheitsrelevanten Bereichen von der Bundespolizei genehmigt und regelmäßig überprüft?

Zu den Personal- und Warenkontrollen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

20. Welche privaten Sicherheitsdienste sind mit wie viel Personal an welchen deutschen Flughäfen beschäftigt?

An den Flughäfen, an denen Passagier- und Gepäckkontrollen im Auftrag der Bundespolizei vorgenommen werden, sind gegenwärtig die Firmen Brink's Sicherheit GmbH (Frankfurt), FIS GmbH (Bremen, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Saarbrücken), Fraport AG (Frankfurt), FraSec GmbH (Frankfurt), ISS Facility Services GmbH (Stuttgart), Kötter Aviation Security GmbH & Co.KG (Düsseldorf, Dresden) und Securitas Aviation Service GmbH & Co.KG tätig (Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel, Erfurt, Leipzig/Halle). Insgesamt sind 6 260 Luftsicherheitsassistenten privater Sicherheitsdienstleister im Auftrag der Bundespolizei tätig. Der konkrete Einsatz der Luftsicherheitsassistenten bestimmt sich nach den luftsicherheitsrechtlichen Anforderungen, in deren Rahmen die Unternehmen das beliehene Personal jeweils einsetzen.

21. Wie hoch ist der Umsatz der privaten Sicherheitsdienste insgesamt in der Bundesrepublik Deutschland, und welchen Anteil daran hat ihr Engagement in der Flughafensicherheit?

Der Umsatz der schwerpunktmäßig im Wirtschaftszweig Wach- und Sicherheitsdienste in Deutschland tätigen Unternehmen belief sich im Jahr 2007 auf 4,3 Mrd. Euro, neuere Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor. Der davon auf Flughafensicherheit entfallende Anteil wird nicht gesondert erfasst.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333